

Lettre ouverte à Mesdames et Messieurs les Candidats(es) aux élections cantonales

Face aux perspectives de croissance inéluctables que prévoit l'INSEE en 2020, de nombreuses voix s'élèvent aujourd'hui pour dire que les priorités données à la route depuis de nombreuses années n'ont pas été de très bons choix et qu'il faudrait réhabiliter rapidement le transport ferroviaire. La création d'une ligne LGV reliant la ligne TGV Méditerranée à Nice apparaît comme une priorité non seulement pour la fluidification et le développement des trafics est-ouest, mais aussi pour l'ensemble du développement régional dans le respect de l'environnement et des directives européennes concernant la lutte contre les pollutions atmosphériques. De plus, la création de cette ligne apportera sans nul doute une réponse positive à la réduction du nombre de drames consécutifs aux accidents de la route.

Sans intervention visant à corriger les importantes lacunes en termes d'infrastructures, les handicaps se multiplieront. Côté ferroviaire, la ligne Marseille-Vintimille, seul axe ferroviaire est-ouest de la région, va continuer à se saturer : TGV, trains Corail, TER, trains de marchandises l'empruntent déjà sans discontinuer alors qu'en termes de comparaison, la Vallée du Rhône dispose de trois lignes (une pour les TGV, une pour les trains de marchandises et une pour les autres types de trains). Côté route, la situation risque de devenir désespérée : en effet, l'autoroute est-ouest apparaît d'ores et déjà saturée; entre Antibes et Nice, les niveaux de trafic sont supérieurs à ceux enregistrés sur les sections à péage des autoroutes A7 de la Vallée du Rhône et A9 dans le Languedoc-Roussillon. On pourrait également citer la congestion des autoroutes autour de Marseille et Toulon aux heures de pointe. Côté aérien, la situation devient inquiétante, l'aéroport de Nice est très proche de la saturation. A cela s'ajouterait une pollution atmosphérique croissante, avec des conséquences graves en termes de santé publique provoquant certainement un repli de l'attractivité touristique régionale largement fondée sur la qualité de son environnement. Les graves intempéries qui ont frappé durement le Var au début de l'été 2010, nous rappellent l'absolue nécessité d'une deuxième infrastructure doublant la voie existante entre Marseille et Nice. Une infrastructure évidemment assurant l'avenir, reliée de façon intelligente au réseau existant. Pour rendre le réseau classique performant, il est donc nécessaire de construire rapidement cette ligne à grande vitesse dite « LGV PACA » : moderniser simplement la ligne existante ne suffirait pas pour assurer le développement souhaitable du rail préconisé par le Conseil régional dans ses perspectives 2040 mais aussi par le Grenelle de l'Environnement. Ce constat est partagé par l'ensemble des Régions sur le territoire français

Construire l'avenir : favoriser le développement régional

Pour la Région PACA, l'enjeu est de taille. La modernisation des liaisons ferroviaires vers l'Italie tendrait à renforcer le poids d'une nouvelle métropole d'Avignon à Toulon englobant Arles, Aix en Provence et Marseille. De plus, l'aire métropolitaine marseillaise aurait ainsi l'opportunité de constituer un pôle d'échanges logistique à la confluence des axes nord-sud et est-ouest.

Pour Marseille, Toulon et Nice, la LGV nécessairement connectée au réseau TER conduirait à éliminer les goulets d'étranglement à proximité des agglomérations, en offrant une véritable alternative à la route, en favorisant le développement économique de la région, par une densification des voies de communication permettant ainsi d'améliorer le déplacement des

personnes ; en effet, cette nouvelle ligne à grande vitesse devrait pouvoir contribuer à résoudre les principaux problèmes de capacité de la ligne actuelle, permettant un développement des TER et des trains « fret » entre Marseille et l'Italie. Cette nouvelle infrastructure permettrait en outre des relations rapides entre les grandes agglomérations de la région : Nice ne serait plus qu'à 1h15 de Marseille contre 2h20 actuellement.

Enfin, la libération de sillons fret contribuerait également au développement des chantiers de transport combiné (Marseille-Avignon) et des plates-formes multimodales (Miramas, Fos), permettant ainsi d'optimiser le flux vers l'Europe du Nord via le pôle économique Rhône-Alpes, partenaire de la Région PACA, en offrant des débouchés européens et intercontinentaux.

Ainsi dans le cadre d'un aménagement du territoire soucieux de l'environnement, cette LGV, tout en permettant un nouvel essor du tourisme, favoriserait le développement de l'activité économique régionale, génératrice d'emplois nouveaux.

Construire l'avenir : contribuer au développement durable

Soutenir la création d'une ligne nouvelle vers le Var et la Côte d'Azur ne doit pas occulter les contraintes liées à l'environnement. Densité de l'habitat urbain, présence d'AOC viticoles, patrimoines paysagers, monuments historiques à préserver... la réalisation de cette ligne LGV demandera des études et des concertations approfondies afin de trouver un tracé acceptable compte-tenu des contraintes environnementales, paysagères et spatiales, ainsi que des mesures d'insertion adaptées, pour limiter les externalités négatives de ce projet d'intérêt général.

Actuellement, toutes les lignes à grande vitesse déjà réalisées ont été construites avec un grand respect de l'environnement : protection phonique, reconstitution des forêts traversées, déplacement protégé de la faune, insertion des ouvrages et atténuation de la pollution. Le secteur des transports représentant 25% de la consommation énergétique mondiale et plus du tiers des émissions de gaz à effet de serre, promouvoir le développement du rail comme alternative à la route constitue une des seules solutions connues pour préserver l'environnement, sans handicaper le développement et la croissance économique dans notre région et cela, dans le respect des objectifs premiers des directives européennes en matière de préservation de l'environnement.

Sur la ligne du TGV Méditerranée, les reports de trafic vers le train ont entraîné une réduction annuelle de production de CO2 de quelque 500 000 tonnes. A noter aussi que l'électricité utilisée par les TGV provient de sources énergétiques n'émettant pas de gaz à effet de serre.

C'est pour cette raison, et pour bien d'autres, que la LGV PACA serait une véritable bouffée d'oxygène pour notre région !

A l'heure du grenelle de l'Environnement, un véritable aménagement du territoire de Provence Alpes Côte d'Azur passe par la réalisation de cette infrastructure ferroviaire et non par le doublement des autoroutes comme cela est en train de se faire entre Aix et Saint Maximin et entre La Ciotat et Bandol, sans grande protestation des défenseurs de l'Environnement et avec l'aval d'autorités départementales qui entre autre se refusent à payer des études pour la réouverture de la ligne ferroviaire entre Carnoules et Gardanne

Le Conseil d'administration de l'Association TGV et Développement Var Nice Côte d'Azur.